

Attorney Docket: 028987.52342US
PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: Wilfried EBERLE et al.

Serial No.: NOT YET ASSIGNED Group Art Unit: NOT YET ASSIGNED

Filed: July 21, 2003

Examiner: NOT YET ASSIGNED

Title: DEVICE FOR PROVIDING WALL DUCTS FOR, AND PROCESS OF
ASSEMBLING, CONDUITS, TUBING OR ELECTRIC CABLES FOR MOTOR
VEHICLES

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

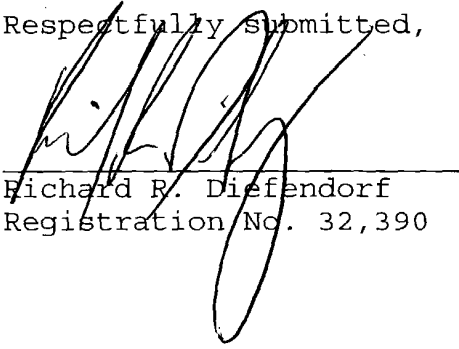
Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign
application No. 102 33 127.8, filed in Germany on July 20, 2002,
is hereby requested and the right of priority under 35 U.S.C.
§119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified
copy of the original foreign application.

Respectfully submitted,

July 21, 2003


Richard R. Diefendorf
Registration No. 32,390

CROWELL & MORING LLP
P.O. Box 14300
Washington, D.C. 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844
RRD:msy



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 33 127.8

Anmeldetag: 20. Juli 2002

Anmelder/Inhaber: Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft,
Stuttgart/DE

Bezeichnung: Vorrichtung zur Wanddurchführung von
Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln
für Kraftfahrzeuge

IPC: F 16 L, B 60 R, B 60 T

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 10. April 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Ebert

Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln für Kraftfahrzeuge

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln - nachfolgend zusammenfassend als Leitungen bezeichnet - für Kraftfahrzeuge nach dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Aus der DE 32 26 475 A1 ist bereits eine abdichtende Wanddurchführung für Rohrleitungen, Schläuche oder elektrische Kabel für Kraftfahrzeuge bekannt, bei der in den Leitungen Leitungskupplungen vorgesehen sind. Jeweils eine erste Kupplungshälfte dieser Leitungskupplungen ist in einer Abdeckplatte verdrehsicher und abdichtend festlegbar, die hierzu mit entsprechenden Durchgangsöffnungen versehen ist, in denen die ersten Kupplungshälften oder Blindstopfen verrastend gehalten sind. Auf diese Weise lassen sich auch Bündel von Leitungen abgedichtet durch eine Wandung der Karosserie hindurchführen. Außerdem ist die Montage der Leitungen vereinfacht, da diese vormontiert, angeschlossen und geprüft werden können.

15 Ausgehend von diesem Stand der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln zu schaffen, die hinsichtlich ihrer Montage weiter vereinfacht ist.

20 Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Erfindungsgemäß wird vorgeschlagen, die ersten Kupplungshälften der Leitungskupplungen jeweils durch einen Halter in wenigstens eine Gruppe zu wenigstens zwei ersten Kupplungshälften zusammenzufassen und die derart gebündelten Kupplungshälften in Stopfen zu halten, die in Öffnungen einer Wandung angeordnet sind. Durch die Zusammenfassung der ersten Kupplungshälften mit Hilfe des Halters kann ein in das Fahrzeug einzubauendes Modul einschließlich seiner Leitungen außerhalb des Fahrzeuges vormontiert, geprüft und zur Montage vorbereitet werden. Durch die Gruppierung der Kupplungshälften sind diese Arbeiten wie auch die nachfolgende Montage der Kupplungshälften in die Wandöffnungen erleichtert. Die Montage der Kupplungshälften in die Wandöffnungen ist insbesondere dann erleichtert, wenn kein Sichtkontakt zu den Wandöffnungen bei der Montage der Leitungen möglich ist. Dadurch, dass für jede Kupplungshälfte eine eigene Öffnung in der Wandung der Karosserie angebracht ist, ist diese Öffnung in der Regel als kreisförmige Öffnung einfach anzubringen, gut abdichtbar und im übrigen an unterschiedliche Fahrzeugvarianten mit einer unterschiedlichen Zahl von Leitungen einfach anzupassen.

Erfindungsgemäße Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen beschrieben.

35 So wird vorgeschlagen, dass die Stopfen aus gummielastischem Material bestehen und in Gruppen zusammengefasst sind. Durch die Verwendung des gummielastischen Materiales werden die

Kupplungshälften in vorteilhafter Weise schwingungstechnisch gegenüber der Wandung isoliert, so dass die Leitungen gegenüber der Karosserie des Fahrzeuges schwingungsentkoppelt gehalten und durch die Wandung hindurchgeführt sind. Druckschwankungen und andere Schwingungen in den Leitungen führen damit nicht mehr zu einer Schwingungsanregung der Wandung, die im Innenraum des Fahrzeuges deutlich zu hören wären. Durch das Zusammenfassen der Stopfen in Gruppen werden Herstellung und Montage des Stopfen vereinfacht, da alle für eine Wanddurchführung benötigten Stopfen zu einem Teil zusammengefasst werden können. Gleichzeitig aber bleibt die Einzelabdichtung jeder Kupplungshälfte dadurch gewährleistet, dass in jeder Wandöffnung ein separater Stopfen vorgesehen ist. Wenn, wie weiter vorgeschlagen, die Stopfen mit einem Absatz versehen sind, der mit einem an der ersten Kupplungshälfte vorgesehenen Vorsprung rastend zusammenwirkt, sind außer dem Stopfen keine weiteren Mittel erforderlich, um die ersten Kupplungshälften in der Wandungsöffnung sicher und abgedichtet festzulegen.

Schließlich wird vorgeschlagen, zur Verbindung der ersten Kupplungshälften mit dem Halter einen Sprengring vorzusehen, der in eine außenseits an der ersten Kupplungshälfte angebrachten Nut eingelegt ist. Korrespondierend zu dieser ersten Nut ist in den Öffnungen, die im Halter zur Aufnahme der ersten Kupplungshälfte vorgesehen sind, jeweils eine zweite Nut angebracht. Wenn die erste Kupplungshälfte in die Öffnung eingeschoben wird, wird der Sprengring zunächst zusammengedrückt. Erreicht die erste Kupplungshälfte ihre endgültige Position, so kann sich der Sprengring wieder ausdehnen und in die zweite Nut eingreifen. Dadurch, dass der Sprengring nun zwischen erster Nut und zweiter Nut zu liegen kommt, ist die erste Kupplungshälfte mit dem Halter verbunden.

Insbesondere dann, wenn die beiden Kupplungshälften der Leitungskupplung durch Schrauben miteinander verbunden werden sollen, ist es notwendig die ersten Kupplungshälften im Halter verdrehgesichert zu halten. Dazu sind die ersten Kupplungshälften beispielsweise mit einem Sechskant oder Abflachungen versehen, die sich dann an korrespondierenden Anlageflächen an der Halterung abstützen.

Die Erfindung ist nachstehend anhand des in den Figuren dargestellten Ausführungsbeispieles näher erläutert.

Es zeigen:

- Fig. 1 eine Vorderansicht einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Wanddurchführung,
- Fig. 2 eine Rückansicht der Vorrichtung zur Wanddurchführung,
- Fig. 3 einen Schnitt nach der Ebene X der Fig. 1,
- Fig. 4 eine Explosionsdarstellung der Vorrichtung zur Wanddurchführung ohne Wandung,
- Fig. 5 eine Aufsicht auf einen Sprengring,
- Fig. 6 ein zweites Ausführungsbeispiel der Vorrichtung zur Wanddurchführung,

- Fig. 7 einen Hauptschnitt zu Fig. 6,
Fig. 8 eine Explosionsdarstellung von oben zu Fig. 6, und
Fig. 9 eine Explosionsdarstellung von unten zu Fig. 6.

5 Die in Fig. 1 gezeigte Vorrichtung zur Wanddurchführung dient zur Durchführung eines Bündels 2 von Leitungen 4, hier Hydraulikleitungen, durch eine Wandung 3 einer Karosserie eines nicht näher gezeigten Kraftfahrzeuges. Die Leitungen 4 sind mit Leitungskupplungen 5 versehen, die jeweils aus einer ersten Kupplungshälfte 6 und einer zweiten Kupplungshälfte 7 bestehen. Abschnitte 4a, 4b der Leitungen 4 sind jeweils mit den Kupplungshälften 6, 7 verbunden. Die ersten Kupplungshälften 6 sind durch einen Halter 8 zusammengefasst. Die ersten Kupplungshälften 6 sind in der Wandung 3 durch gummielastischen Stopfen 9 dichtend und schwingungs isoliert gehalten. Für jede der Leitungskupplungen 5 ist ein eigener Stopfen 9 vorgesehen, der jeweils in einer eigenen Öffnung 12 (siehe Fig. 3) in der Wandung 3 gehalten ist. Die ersten Kupplungshälften 6 sind seitlich mit Abflachungen 10 versehen, die zwischen Vorsprüngen 11 des Halters 8 aufgenommen sind, so dass die ersten Kupplungshälften 6 im Halter 8 verdrehsicher gehalten sind.

15

Fig. 3 zeigt eine Leitung 4 mit einer Leitungskupplung 5 im montierten Zustand im Schnitt. Der erste Abschnitt 4a der Leitung 4 - hier ein Schlauchabschnitt - ist mit der ersten Kupplungshälfte 6 durch Aufstecken verbunden. Der zweite Abschnitt 4b der Leitung 4 - hier ein Rohrabschnitt - ist durch die zweite Kupplungshälfte 7, die im vorliegenden Beispiel als Überwurfmutter ausgebildet ist, mit der ersten Kupplungshälfte 6 verbunden.

Die Wandung 3 weist Öffnungen 12 auf, von denen hier nur eine einzige beispielhaft dargestellt ist. In der Öffnung 12 ist der Stopfen 9 eingeknüpft, der mit dem benachbarten Stopfen 9' aus Gründen der Montageerleichterung über einen Steg 13 verbunden ist. Der Stopfen 9 ist durch eine umlaufende Nase 14, die die Öffnung 12 hintergreift, in der Öffnung 12 gehalten.

Die erste Kupplungshälfte 6 ist mit einem zylindrischen Bereich 15 so im Stopfen 9 aufgenommen, dass der Stopfen 9 eine Dichtung zwischen der Wandung 3 und der ersten Kupplungshälfte 6 bildet. Endseits des zylindrischen Bereiches 15 ist eine umlaufende Nase 16 vorgesehen, die einen im Stopfen vorgesehenen Absatz 17 hintergreift. Auf diese Weise ist die erste Kupplungshälfte 6 rastend im Stopfen 9 gehalten.

Der Halter 8 ist ausschließlich mit der ersten Kupplungshälfte 6 verbunden und weist eine Öffnung 18 zur Aufnahme der ersten Kupplungshälfte 6 auf. Am Rand der Öffnung 18 sind die Vorsprünge 11 ausgeformt, die die Abflachungen 10 der ersten Kupplungshälfte 6 abstützen und damit die erste Kupplungshälfte 6 gegen Verdrehen sichern.

Zur Verriegelung der ersten Kupplungshälfte 6 im Halter 8 ist in die erste Kupplungshälfte 6 eine umlaufende Nut 19 eingearbeitet, in die ein Sprengring 20 eingelegt ist. Der Sprengring 20 (in Fig. 5 in Aufsicht dargestellt) besteht aus einem federnden Material und weist eine Lücke auf. Beim Einschieben der ersten Kupplungshälfte 6 in die Öffnung 18 des Halters 8 wird der Sprengring 20 unterstützt von einer Schräge 21 in der Öffnung 18 zusammengedrückt und in die Nut 19 gepresst. Erreicht die erste Kupplungshälfte 6 im Halter 8 ihre Endposition, so kann der Sprengring 20 sich wieder ausdehnen und einen Absatz 22 hintergreifen, der endseits der Öffnung 18 vorgesehen ist. In dieser Position verbindet der Sprengring 20 die erste Kupplungshälfte 6 und den Halter 8 durch Formschluss. Im dargestellten Beispiel ist der Sprengring 18 außenseits korrespondierend zur Schräge 21 angeschrägt, um das Einführen der Kupplungshälfte 6 und das damit verbundene Zusammenpressen des Sprengringes 20 zu erleichtern.

Fig. 4 zeigt die einzelnen Komponenten der Wanddurchführung 1 ohne die Wandung 3 nochmals im Überblick in einer Explosionsdarstellung.

- 15 Zur Montage werden zunächst die Teile 4a der Leitungen mit den ersten Kupplungshälften 6 versehen. Die ersten Kupplungshälften 6 werden dann soweit in den Halter 8 eingedrückt, bis die Sprengringe 20 verrasten. Das Rohrbündel ist nun endseits durch den Halter 8 zu einer Einheit zusammen gefasst. Unabhängig hiervon werden die Stopfen 9 in Öffnungen 12 der Wandung 3 eingeknüpft.
- 20 Die eigentliche Montage des Rohrbündels 2 erfolgt nun in der Weise, dass die durch den Halter 8 zusammengefassten ersten Kupplungshälften 6 in die jeweiligen Stopfen 9 so weit eingedrückt werden, bis sie dort mit ihrem umlaufenden Vorsprung 17 verrasten. Von der anderen Seite der Wandung 3 kann nun in einem späteren Arbeitsschritt die zweiten Teilstücke 4b montiert werden, in dem die zweite Kupplungshälfte 7 in der ersten Kupplungshälfte 6 befestigt wird.

25

- Fig. 6 zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel der Vorrichtung zur Wanddurchführung der Leitungen 4 durch eine hier nicht dargestellte Wandung einer Karosserie eines Kraftfahrzeuges. Die Leitungen 4 sind wiederum mit Leitungskupplungen versehen, von der hier nur die ersten Kupplungshälften 6a gezeigt sind. Im Unterschied zum ersten Ausführungsbeispiel sind hier zwei erste Kupplungshälften 6a durch den einen Halter 8a zu einer Gruppe zusammengefasst; insgesamt sind 2 Halter 8a notwendig, um ein aus vier Leitungen 4 bestehendes Leitungsbündel in Gruppen von Leitungen 4 zusammenzufassen.

- Wie im ersten Ausführungsbeispiel sind die ersten Kupplungshälften 6a in der Wandung durch gummielastischen Stopfen 9 dichtend und schwingungs isoliert gehalten, die im vorliegenden Ausführungsbeispiel korrespondierend zu den ersten Kupplungshälften 6a ebenfalls in einer Gruppe zu zwei Stopfen 9 zusammengefasst sind. Es besteht keine Notwendigkeit, dass die Gruppen von ersten

Kupplungshälften 6a dieselbe Anzahl aufweist wie die Gruppe von Stopfen 9; die Gruppengröße orientiert sind vielmehr an den Gegebenheiten bei der Montage der jeweiligen Bauteile.

An den ersten Kupplungshälften 6a sind zur Verdrehsicherung Für jede der Leitungskupplungen 5 ist ein
5 eigener Stopfen 9 vorgesehen, der jeweils in einer eigenen Öffnung 12 (siehe Fig. 3) in der Wandung 3 gehalten ist. An den ersten Kupplungshälften 6a sind Scheiben 23 beispielsweise durch Lötten drehfest gehalten, wobei die Scheiben 23 jeweils eine Nase 24 tragen. Jede Nase 24 greift in eine entsprechende Ausnehmung 25 ein, die im Halter 8a vorgesehen ist, so dass die ersten Kupplungshälften 6a im Halter 8a verdrehsicher gehalten sind.

10

Fig. 7 stellt einen Hauptschnitt durch eine der ersten Kupplungshälften 6a des zweiten Ausführungsbeispiels dar. Deutlich zu erkennen ist, dass die Nase 24 in die Ausnehmung 25 eingreift. Der weitere Aufbau der Kupplungshälften 6a entspricht dem ersten Ausführungsbeispiel, insbesondere die Verrastung der Kupplungshälften 6a im Halter 8a mit Hilfe des Sprengtringes 20 und die Verrastung der
15 Kupplungshälften 6a im Stopfen 9 durch an den Kupplungshälften 6a ausgebildete umlaufende Nasen 16, die einen im Stopfen 9 vorgesehenen Absatz 17 hintergreifen.

Fig. 8 und Fig. 9 zeigen das zweite Ausführungsbeispiel nochmals im Überblick in einer Explosionsdarstellung.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln für Kraftfahrzeuge, wobei die Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabel im Bereich der
- 5 Wanddurchführung jeweils eine Kupplung aufweisen, die Kupplung aus zwei Kupplungshälften besteht und jeweils erste Kupplungshälften in der Vorrichtung zur Wanddurchführung gemeinsam gehalten sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass
- jeweils wenigstens zwei erste Kupplungshälften durch eine Halterung zusammengefasst sind,
 - Stopfen zur Aufnahme der ersten Kupplungshälften in Öffnungen einer Wandung angeordnet sind, und
 - 10 - die ersten Kupplungshälften in den Stopfen gehalten sind.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Stopfen aus gummielastischem Material bestehen und in Gruppen zusammengefasst sind.
- 15 3. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Stopfen einen Absatz aufweisen, der mit einem an der ersten Kupplungshälfte vorgesehenen Vorsprung rastend zusammenwirkt.
4. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in einer Öffnung, die in der Halterung zur Aufnahme einer ersten Kupplungshälfte vorgesehen ist, sowie in der ersten Kupplungshälfte
- 20 korrespondierende Nuten vorgesehen sind, und in der in der Nut der ersten Kupplungshälfte ein Sprengring eingelegt ist.

Zusammenfassung

Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln

5

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Wanddurchführung von Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabeln für Kraftfahrzeuge, wobei die Rohrleitungen, Schläuchen oder elektrischen Kabel im Bereich der Wanddurchführung jeweils eine Kupplung aufweisen. Die Kupplung besteht aus zwei Kupplungshälften, von denen jeweils erste Kupplungshälften in der Vorrichtung zur Wanddurchführung
10 gemeinsam gehalten sind. Erfindungsgemäß wird vorgeschlagen, die ersten Kupplungshälften der jeweils durch einen Halter in Gruppen zu wenigstens zwei ersten Kupplungshälften zusammenzufassen und die derart gebündelten Kupplungshälften in Stopfen zu halten, die in Öffnungen einer Wandung angeordnet sind.

Fig. 2

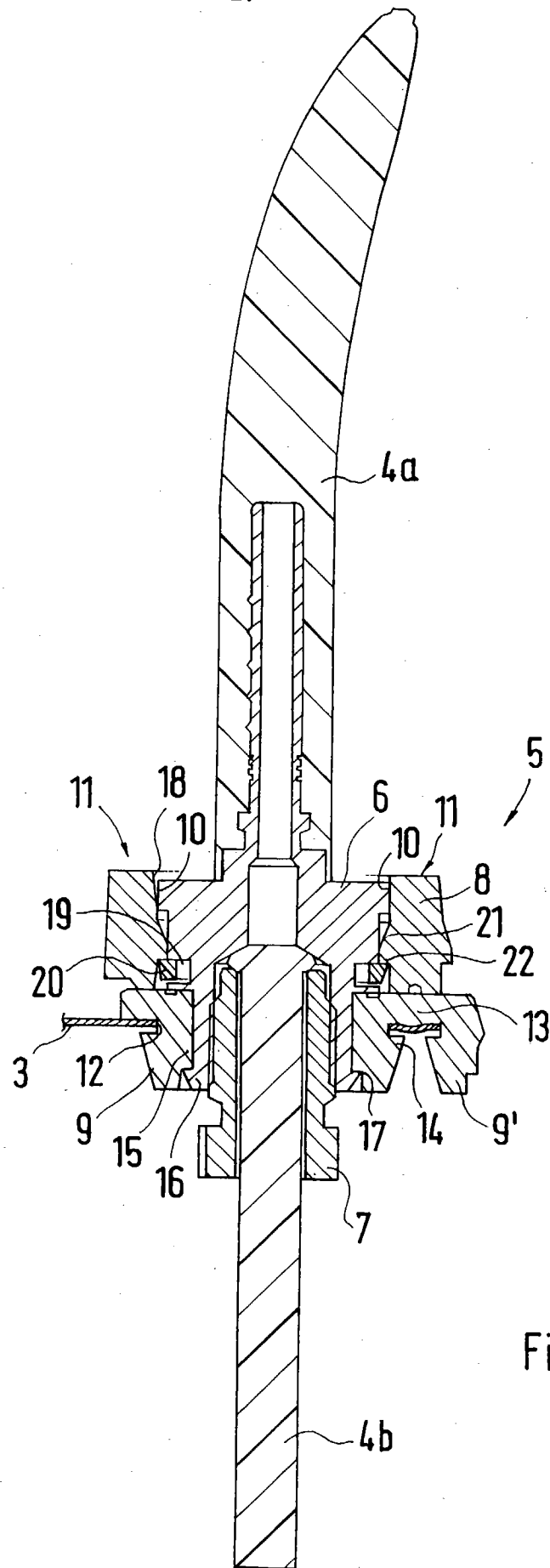


Fig.3

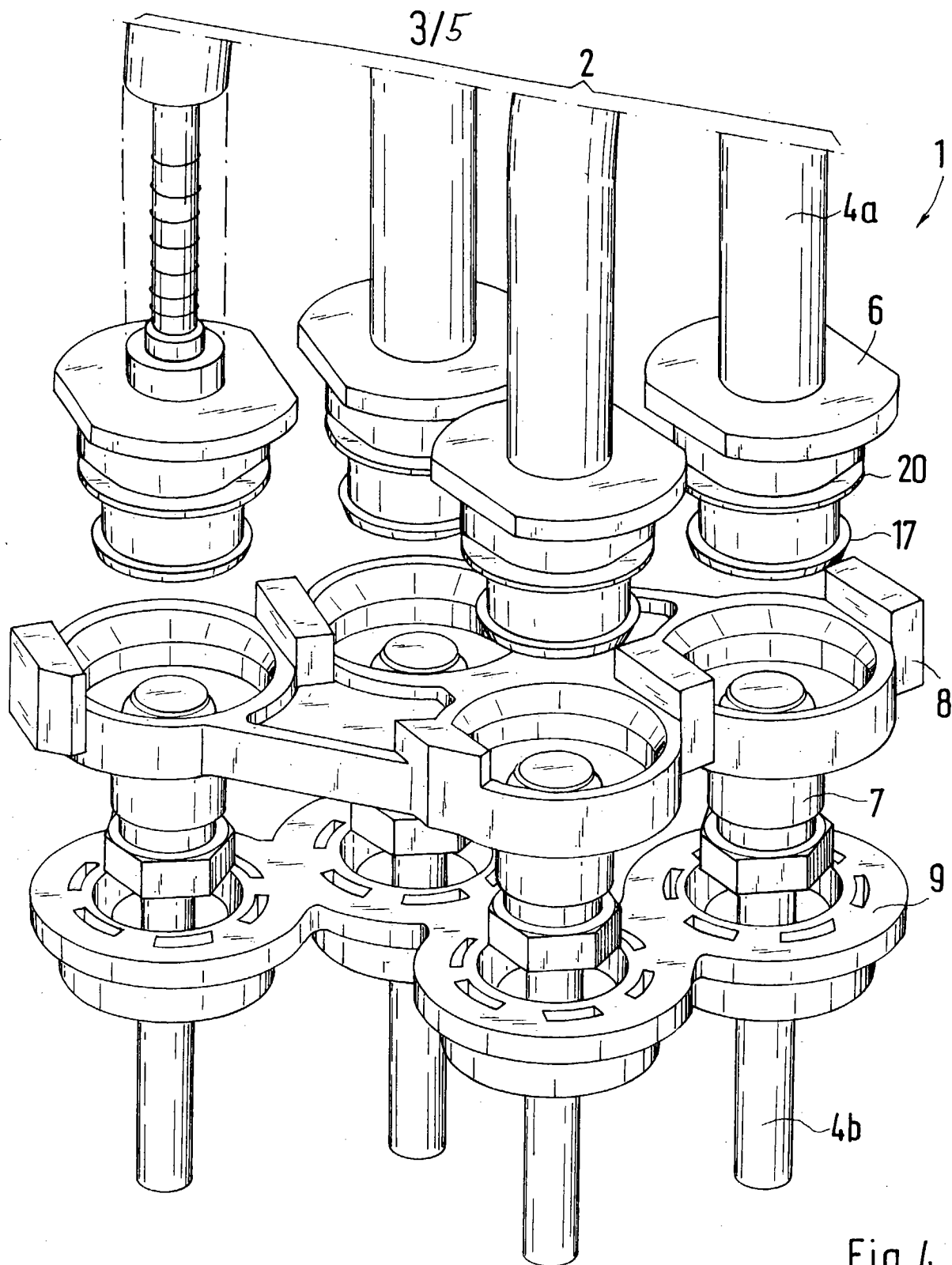


Fig. 4

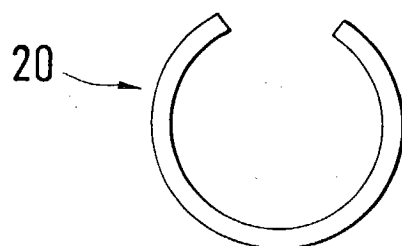


Fig. 5

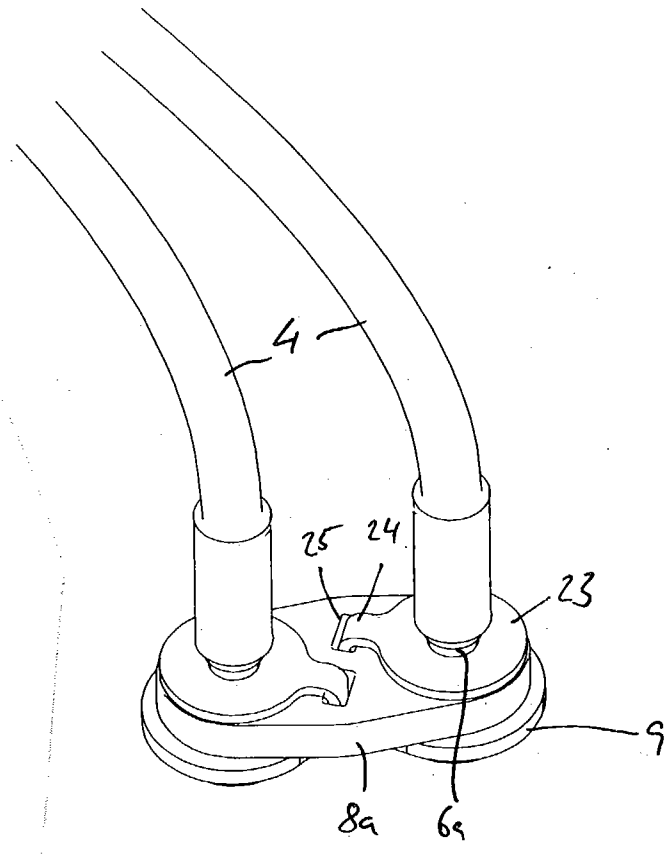


Fig. 6

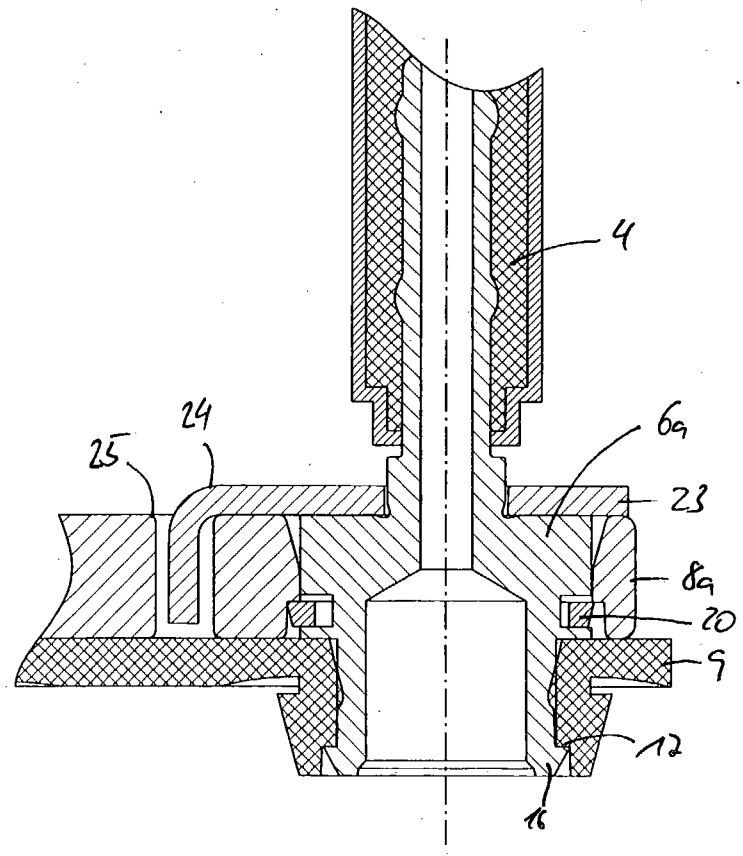


Fig. 7

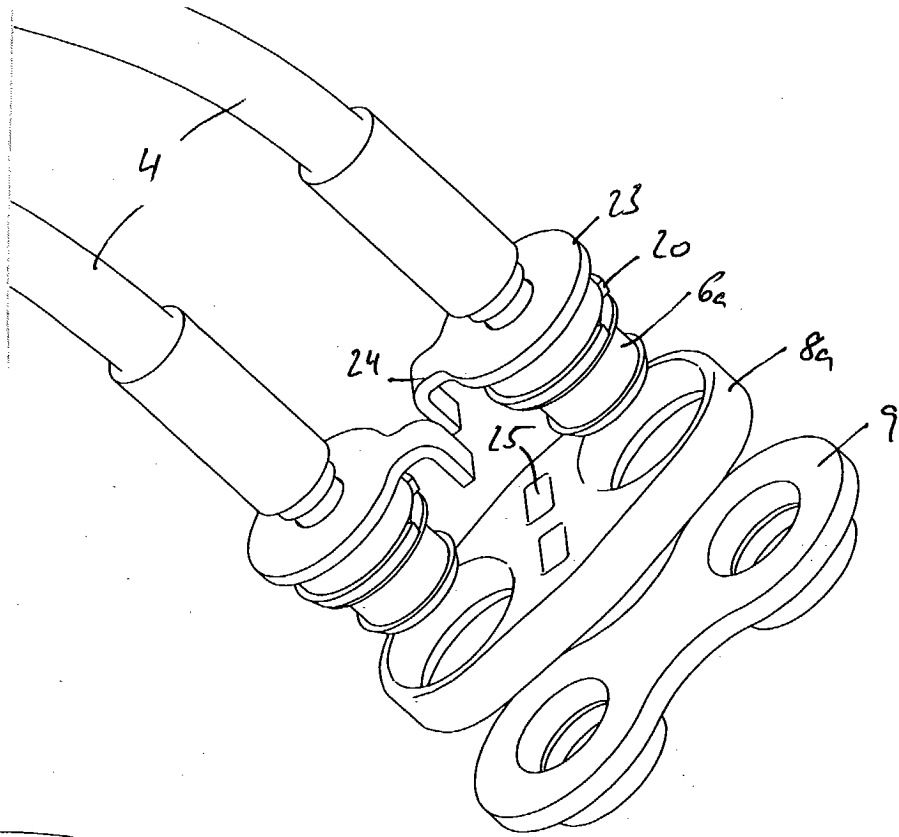


Fig. 8

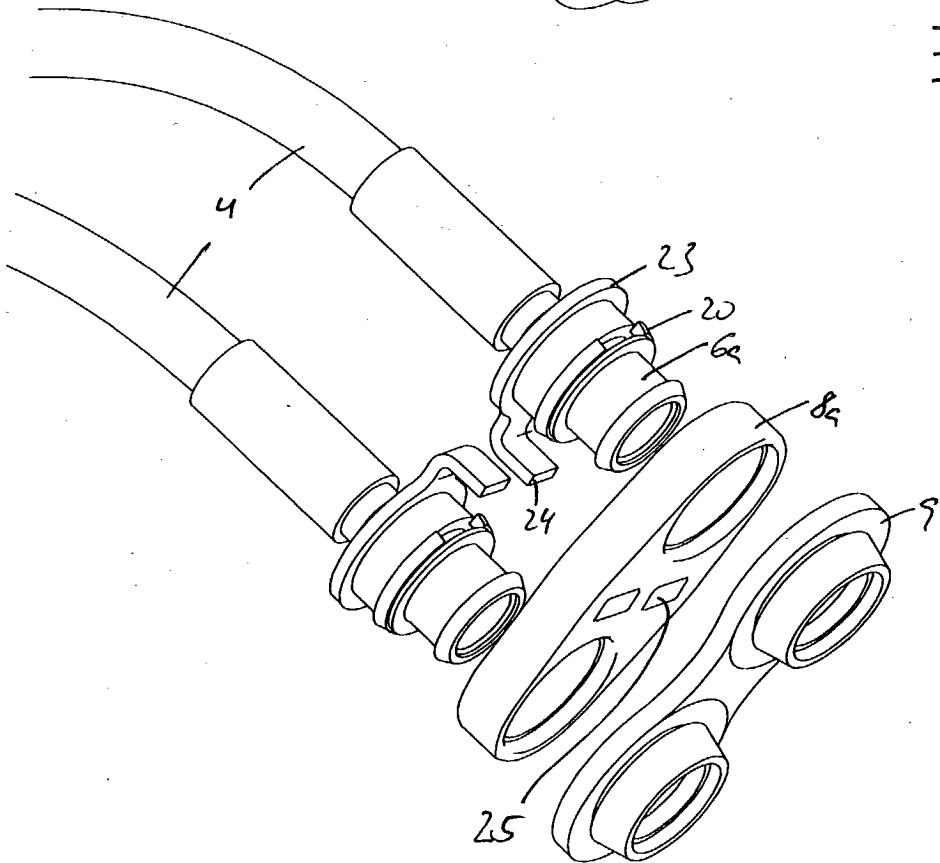


Fig. 9